ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
EDEBİYAT FAKÜLTESİ

ISSN : 1300/9389

SOSYAL BİLİMLER DERGİSİ

JOURNAL of SOCIAL SCIENCES

CİLT/VOLUME: 9 SAYI/NUMBER: 43 Aralık/December 2009

ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
EDEBİYAT FAKÜLTESİ
SOSYAL BİLİMLER DERGİSİ
Journal of Social Sciences

Sahibi *Owner*
Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Adına
In the name of Atatürk University, Faculty of Letters
Prof.Dr.Yılmaz ÖZBEK, Dekan *Dean*

Yayın Kurulu *Editorial Board*
Prof.Dr.Hüseyin YURTTAŞ (Editör)
Prof.Dr.Turgut GÖĞEBAKAN
Prof.Dr.Yavuz ASLAN
Doç.Dr.İbrahim Ethem ATNUR
Doç.Dr.Orhan Kemal TAVUKÇU
Yrd.Doç.Dr.Cemal SEVİNDİ (Yardımcı Editör)
Yrd.Doç.Dr.Hüseyin ODABAŞ

Danışma Kurulu *Advisory Board*
Prof.Dr.Ali BİRİNCİ (Türk Tarih Kurumu)
Prof.Dr.Abdüsselam ULUÇAM (Batman Üniversitesi)
Prof.Dr.Ali Osman GÜNDOĞAN (Muğla Üniversitesi)
Prof.Dr.Şerif AKTAŞ (Gazi Üniversitesi)
Prof.Dr.Dursun Ali AKBULUT (Ondokuz Mayıs Üniversitesi)
Prof.Dr.Seçkin ERGİN (Yaşar Üniversitesi)
Prof.Dr.Lütfi ÖZAV (Uşak Üniversitesi)

Düzenleme *Design*
Yrd.Doç.Dr.Cemal SEVİNDİ

Dizgi ve Baskı *Printed and IBM Typeset*
Mega Ofset Tesisleri, Erzurum

Yazışma Adresi *Corresponding Address*
Atatürk Üniversitesi
Edebiyat Fakültesi
Dekanlığı 25240 Erzurum

Tel: +90 442 231 1905
Fax: +90 442 236 1428
URL http://fakulteler.atauni.edu.tr/edebiyat/
E-Posta sbdergi@atauni.edu.tr

© 2001 Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi. Her hakkı saklıdır. Dergide yayınlanan yazıların içeriğinden yazarlar sorumludur.

© 2001 Atatürk University Faculty of Letters. All rights reseved The views expressed in the journal are the responsibility of the individual authors.

ISSN - 1300- 9389

Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi
Sosyal Bilimler Dergisi *Journal of Social Sciences*
Cilt *Volume* **9, Sayı** *Number* **43, Aralık** *December* **2009**

İÇİNDEKİLER *Contents*

.: **Dil ve Edebiyat** *Language and Literature*

Die Strukturelle Und Ästhetische Wirkung Der Musik Auf Zwei Prosawerken Aus Den Verschiedenen Literaturen 1-11
Farklı Edebiyatlara Ait İki Nesir Yapıtına Müziğin Estetik ve Yapısal Etkisi
Birkan KARGI

Vater-Sohn-Konflikt in Adolf Muschgs Romanen 13-25
Adolf Muschg'un Romanlarında Baba-Oğul Çatışması
Ahmet Uğur NALCIOĞLU

İlk Çağlardan Orta Çağ'a dek Türkçenin İndogermen Dillerine Etkileri 27-43
The Influence of Turkish on Indogermen Languages from Ancient till Middle Ages
Nejdet KELEŞ

Madhiyyas for the Prophet in Egypt of the Ottoman Period 45-71
Osmanlı Dönemi Mısırında Peygamber Medhiyeleri
Eid Fathi Abdellatif ABDELAZİZ

Divan Şiirinde Kum Saati 73-84
Sandglasses in Ottoman Divan Poetry
Müberra GÜRGENDERELİ

.: **Tarih, Sanat Tarihi ve Arkeoloji** *Historsy, History of Arts and Archeology*

Yazıtlar Işığında Kyzikos'ta Tanrıça Kültü 85-107
In the Light of the Inscriptions Goddess Cults in Kyzikos
Şengül Dilek FUL

Sultan II. Abdülhamid'in İcraatlarının Ekonomik ve Tarihi Coğrafya Açısından Değerlendirilmesi 109-129
The Evaluation of Sultan Abdulhamid II's Activities in Accordance with Economic and Historical Geography
Miyase Koyuncu KAYA- İhsan BULUT- Niyazi KAYA

.: **Coğrafya** *Geography*

Ekoturizm Açısından Bir İnceleme: Aksu Çayı Şelaleleri (Bartın) 131-146
Ecotourism Perspective Review: Aksu Tribute Waterfalls (Bartın)
Saliha KODAY - Şaban ÇELİKOĞLU

İlçe Merkezi Statüsü Kazandıktan Sonra Şehirleşme Sürecine Giren Yerleşmelere Bir Örnek: Beşikdüzü 147-166
A Sample of Settlements Entering into the Urbanization Process After Gaining to Status of County: Beşikdüzü
Mehmet ZAMAN - Salih BİRİNCİ

Yusufeli İlçesinde Köy Yerleşmelerinin Coğrafi Şartlarla ilişkisi 167-187
The Relation with Geographical Conditions of the Village Settlements in Yusufeli Country
Mehmet TIRAŞ-Günay KAYA-Cemal SEVİNDİ

Teşekkür

Dergimizin bu sayısında yer alan makalelerin değerlendirilmesinde hakemliklerine başvurduğumuz, aşağıda isimleri yer alan öğretim üyelerine teşekkür ederiz.

Yayın Kurulu

Acknowledgement

We convey our deepest gratitudes and thanks to below mentioned scholars who graciously offered their invaluable assistance in reviewing end revising relevant articles is this issues.

Editorial Board

Prof.Dr.Yılmaz ÖZBEK	Atatürk Üniversitesi
Prof.Dr.Cevat BAŞARAN	Atatürk Üniversitesi
Prof.Dr.Nuriye GARİPAĞAOĞLU	Marmara Üniversitesi
Prof.Dr.Turgut GÖĞEBAKAN	Atatürk Üniversitesi
Prof.Dr.Hüseyin YURTTAŞ	Atatürk Üniversitesi
Prof.Dr.Mehmet KARAOSMANOĞLU	Atatürk Üniversitesi
Prof.Dr.Lütfi ÖZAV	Uşak Üniversitesi
Prof.Dr.Mehmet İNBAŞI	Atatürk Üniversitesi
Prof.Dr.Saliha KODAY	Atatürk Üniversitesi
Prof.Dr.Kenan ARINÇ	Atatürk Üniversitesi
Prof.Dr.Kenan DEMİRAYAK	Atatürk Üniversitesi
Prof.Dr.Arif ÜNAL	Yüzüncü Yıl Üniversitesi
Prof.Dr.Abdullah KÖSE	Balıkesir Üniversitesi
Doç.Dr.M.Fevzi ŞAHİN	Atatürk Üniversitesi
Doç.Dr.Süleyman ÇİĞDEM	Atatürk Üniversitesi
Yrd.Doç.Dr.Rıdvan CANIM	Atatürk Üniversitesi
Yrd.Doç.Dr.Lokman TURAN	Atatürk Üniversitesi

Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi
Sosyal Bilimler Dergisi *Journal of Social Sciences*
Cilt*Volume* **9, Sayı***Number* **43, Aralık***December* **2009, 109-129**

Sultan II. Abdülhamid'in İcraatlarının Ekonomik ve Tarihi Coğrafya Açısından Değerlendirilmesi

The Evaluation of Sultan Abdulhamid II's Activities in Accordance with Economic and Historical Geography

Miyase Koyuncu KAYA
Milli Eğitim Bakanlığı İlköğretim Genel Müdürülüğü *mkoyuncu@yahoo.com*

Ihsan BULUT
Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü *ibulut@atauni.edu.tr*

Niyazi KAYA
Mehmet Kaplan Sosyal Bilimler Lisesi
niyo75@yahoo.com

ÖZET

Bu çalışmada, 19. yüzyıl sonlarında Osmanlı tahtına çıkan ve tarihçiler ve politikacılar arasında siyasi faaliyetleri sık sık tartışılan Sultan II. Abdülhamid farklı bir yönüyle incelenmiştir. Sultan Abdülhamid II'in, insanın ekonomik faaliyetlerinin coğrafya çevresiyle bağıntılarının araştırıldığı, beşeri coğrafyanın bir dalı olan ekonomik coğrafya alanındaki faaliyetler değerlendirilmiştir. Bu bağlamda 19. yüzyıl sonu 20. yüzyıl başlarında Osmanlı topraklarında Sultan II. Abdülhamid öncülüğünde tarım, ticaret, sanayi ve ulaşım alanındaki gelişmeler çalışmamızın konusunu teşkil etmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Sultan II. Abdulhamid, tarım, ticaret, sanayi, ulaşım.

ABSTRACT

In this study we have tried to look at Sultan Abdulhamid II who came to throne at the end of the 19th century in a different perspective because his political activities has much more debated among historians and politicians. The activities of Sultan Abdülhamid II in economic geography which is a branch of human geography searching the connections of human economic activities with his geographical environment have been investigated. In this respect developments in agriculture, trade, industry and transportation under the leadership of Sultan Abdülhamid II at the end of 19th and the beginning of the 20th centuries in Ottoman lands are main subject of this study.

Keywords: Ottoman Empire, Sultan Abdülhamid II, agriculture, trade, industry, transportation.

I. Giriş

Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı Devleti'nin 34. Padişahı olarak 31 Ağustos 1876 tarihinde 19. yüzyılın ikinci yarısında devletin karşı karşıya bulunduğu dış ve iç meseleler ve mali sıkıntıların ciddi boyutlara ulaştığının farkında olarak tahta çıkmıştı. O, insanlık tarihinin en hızlı geçiş dönemlerinden birinde, Osmanlı gibi, tarihin belki de en karmaşık imparatorluğunun başındaydı. (Ediger, 2005: 117). İktidarda olduğu 33 yıl (1876-1909), dünya, Avrupa ve İslam alemiyle olan ilişkilerimizin çok kritik ve sancılı bir dönemini teşkil eder.

Onun hükümdarlık yılları. İnsanlık ve medeniyet tarihinin, bilimsel ve teknolojik gelişmelerin son derece kritik bir dönüm noktasına rastlar. Ama aynı zamanda Osmanlı tarihi, Osmanlı toplumu, Osmanlı coğrafyası, Osmanlı medeniyeti için de keskin bir dönüm noktasıdır. (Armağan, 2008: 39)

1867'de amcası Sultan Abdülazizle çıktığı Avrupa seyahatinde gezdiği Paris, Londra, Brüksel, Viyana ve Budapeşte gibi şehirlerde karşılaştırmalar yaparak, Avrupa'nın teknik ve örgütsel üstünlüğü karşısında Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu geriliğin sebeplerini daha net düşünme imkanı bulmuştur. (Akarlı, 1999: 254) . Devletin karşı karşıya bulunduğu bu zor durumdan çıkılması için devletin ileri gelenleri tarafından ortaya konan görüşler ve kendisine sunulan raporlarda önerilen ıslahatların yapılması gerektiğini düşünmekteydi.

Sultan II. Abdülhamid, ıslahatların yapılması için memleketin içinde bulunduğu şartların iyice incelenmesini, ıslahata karar verirken, küçük bir zümrenin gelişmiş seviyesinin değil halkın genel seviyesinin göz önünde tutulmasını, memleketin ve cemiyetin şartlarından ve psikolojisinden habersiz olan yabancı devlet elçilerinin ıslahat hakkındaki fikirlerine iltifat gösterilmemesini, batıdan gelen herşeye şüphe ile bakan ulemanın muvakemetinin hesaba katılmasını, bundan başka "acele işe şeytan karışır" sözünü de unutmayarak yavaş yavaş ve sukûnetle iş görülmesinin dikkate alınmasını gerekli görmekte idi. (İnal, 1982: 290).

Sultan, ekonomisi tarımsal olan, küçücük toprakları olan ve çeşitli işlerde çalışarak topraklarından ve hayvanlarından aldıkları ürünlerle sadece kendi ihtiyaçlarını karşılayabilen köylülerle (Quataert, 2005: 195) devletin ekonomisinin düzelemeyeceğinin farkındaydı. Sultan II. Aldülhamid'e göre ticaret ve sanayide kalkınmayı kimse düşünmüyordu. Rumlar'ın, Ermenilerin ticareti memlekete fayda getirmiyor ve hiçbir ilerleme olmuyordu. Fakat müslüman tebeanın da hiç ticaret arzusu yoktu. (Kocabaş, 1995: 313)

Sultan II. Abdülhamid saltanatı boyunca uygulamaya koyduğu ıslahatlarla Osmanlı Devleti'nde tarım, ulaşım, endüstri ve ticareti geliştirerek ilk mebusan meclisinde Yanya mebusu Mehmet Ali'nin halkın içinde bulunduğu geçim seviyesi hakkında çizdiği şu tabloyu değiştirmeye çalışmıştır: *"Avrupalılar, ilim sayesinde endüstride ilerlediklerinden geçim için ve genel ihtiyaçlar için lüzumlu olan şeylerin cümlesini Avrupa'dan getirtmeye mecbur olduk. Yavaş yavaş servetimiz Avrupaya intikal etti. Ticarethanesi bulunan üç dört şehrimiz var. Kazalarda ve kasabalarda refah ile geçinen ancak beş altı kişi bulunabilir. Gerikalan halkın bütünü yevmi cedit rızkı cedit halindedir. Servetimiz yalnız arazi ve binadan ibaret kalmıştır. Ahalinin bunları tasarrufu hususundaki güçlükleri kaldırmazsak tek sanatımız kalmış olan çiftçilik dahil bir müddet daha böyle giderse tehlikeye düşecektir.* (Us, 1954: 207)

Bu çalışmada Sultan II. Abdülhamid'in icraatları tarihi ve ekonomik coğrafya açısından değerlendirilmeye çalışılmış olup eğitim öğretim konularında iktisadi alanda yapılan yenilikleri de ortaya koymaktadır. Ekonomik coğrafya, beşeri coğrafyanın bir koludur. İnsanın ekonomik etkinliklerinin (üretim,

bölüşüm,ulaştırma, tüketim) coğrafya çevresi (yaşam ortamı) ile ilişki ve bağıntılarını (etkileşimlerini) araştırır ve Yeryüzü'nü bu açıdan kuşaklara ve yörelere ayırır. Başlıca dalları tarım, ticaret, endüstri, ulaşım ve turizm coğrafyalarıdır. (Sanır, 2000:104). Bu bağlamda 1876-1909 yılları arasında Osmanlı Devleti'nde uygulamaya konulan yasal düzenlemeler ve uygulamalar ekonomik coğrafya açısından incelenerek dönemin padişahı Sultan II. Abdülhamid'in ülkede ekonominin gelişmesine yönelik faaliyetleri değerlendirilmiştir.

II. Tarım

Osmanlı İmparatorluğu ziraate elverişli, bereketli topraklara sahipti. Halkın büyük çoğunluğu hayatını topraktan kazanıyordu. Devletin en önemli vergi kaynağı da tarımdı. Örneğin 19. yüzyıl ortasında tarımdan alınan iki vergi öşür ve arazi vergisi tek başlarına Osmanlı Devletinde toplanan vergilerin yaklaşık % 40'ını oluşturuyordu. (Quataert, 2005: 194) 1887 yılında aşardan yalnızca 4 milyondan fazla gelir sağlanıyordu (Karal, 1997: 449). Ziraat, bu önemine rağmen, batı memleketlerinde olduğu gibi gelişme gösterememişti. Ziraatin gelişmesine engel olan ana sebepler toprak mülkiyetine tasarruf güçlüğü, vergilerin ağırlığı, ziraat usullerinin iptidailiği, sermaye yokluğu ve devletin ziraate karşı alakasızlığıydı. Çiftçi ziraat alanındaki yeniliklerden habersiz ve onlara yabancıydı. Batıda tohum ıslahı, toprağı gübrelemek, makine ile işlemek ve mahsulü makine ile toplamak gibi yenilikler yaşanırken Osmanlı'da çiftçi geleneksel tarzda üretime devam ediyordu. Bunun sonucunda da her yıl mahsul alamıyor ya da aldığı nispet gittikçe azalıyordu. (Karal, 1997: 439, 442)

"İnsanlığın zenginliğinin esasını teşkil eden ziraattir ve ziraat Osmanlı Devleti'nde ilk yeri işgal eder, çünkü bütün canlıları besleyen odur" (Ali Vehbi, 1997:176) diyerek ziraatin Osmanlı Devletindeki önemini dile getiren Sultan II. Abdülhamid şehzadeliğinde bizzat çiftlik işleterek tarımla meşgul oldu. Maslak çiftliğinde ekinler ektirerek ziraat konularıyla ilgilendi. (Kocabaş, 1995: 313). Sultan II. Abdülhamid Maslak'taki bu kendi çiftliğinde bir okul açarak zirai eğitim ve öğretim konusunda dört yüze yakın öğrenciye eğitim imkanı sunmuştur. (Aydın, 2005: 96).

Osmanlı Devleti'nin ekonomisinde önemli bir yer tutan tarımın problemleri toplanan komisyonlarda incelenerek raporlar hazırlanmıştır. Hazırlanan bu raporlar sonucunda Osmanlı Devleti'nde tarımın gelişmesine yönelik yapılan çalışmalar "ziraat mektebleri", "ziraat meclisleri, ziraat ve ticaret cemiyetleri", "Ziraat Bankası" ve "Örnek Tarlalar", olmak üzere iki başlık altında incelenebilir.

A. Ziraat Okulları

Çiftçiyi ziraat alanındaki yeniliklerden haberdar etmek, çiftçiye ihtiyaç duyduğu modern alet ve makinaları getirtmek, yeni tarım teknikleri ve ıslah edilmiş tohum, fide ve fidanları çiftçiye dağıtmak için ziraat mekteblerinin

açılması kararı Osmanlı Devleti'nde kısa ve uzun vadede tarımın gelişmesi için atılan en önemli adımdır.

Yeni bir ziraat okulu açılması teşebbüsü 1878-79 yıllarında Ahmed Cevdet Paşa'nın Ticaret ve Ziraat Nazırlığı zamanında gündeme gelmiştir. Bu teşebbüse o sırada Nezârette ilk defa kurulmuş olan Ziraat Müdürlüğü'ne getirilen ve Fransa'da tahsil görmüş olan Amasyan Efendi öncülük etmiştir. Teşebbüsün gerçekleşmesi bir hayli zaman almıştır (Kadıoğlu, 2005: 239-257). 14 Ağustos 1884'de nizamnamesi yayınlanan okulun, teorik bilgiler yanında uygulamalı dersleri kapsayıcı bir eğitim verebilmesi için İstanbul'a yakın bir çiftlikte okulun açılması düşünüldü. Bunun için Halkalı civarında bulunan Mısırlı Hurşit Paşa'nın arazisi satın alınarak okulun orada yapılması kararlaştırıldı. Binanın 1891'de bitmesiyle orada ilk yıl sadece Baytar Mektebi'ne öğrenci alındı. Sonraki yıl okula ziraat öğrencileri de alınarak okula Halkalı Ziraat ve Baytar Mektebi adı verildi. Baytar mektebi İstanbul'a nakledilince de okula Halkalı Ziraat Mektebi dendi. Okul ilk mezunlarını 1894'de verdi (Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış, 1938: 193).

Özelde pamuk ziraatını yaygınlaştırmak genelde de ziraatın bütün konularında eğitim vermek üzere kurulan Ziraat Talimhanesi ve batıdaki ziraat okullarına benzer olarak kurulan Halkalı Ziraat Mektebi'nin yanı sıra II. Abdülhamid döneminde uygulamalı ziraatın yaygınlaştırılması çabasının bir sonucu olarak İstanbul dışındaki vilayetlerde de ziraat okulları kurulmuştur. Bu okullardan ilki 1 Ağustos 1881 yılında Edirne Hamidiye Ziraat Mektebi ve Numune Çiftliği'dir. Okul, II. Selim'in Edirne'de yaptırdığı ve o tarihlerde kalıntısı bulunan sarayın bahçesinde yer alıyordu. Ancak tahsisatsızlık ve hoca yetersizliği sebebiyle bu okulun ömrü çok kısa olmuş ve açılışından üç sene sonra kapanmıştır (Kadıoğlu, 2005: 239-257). 1887 yılında da Selânik şehrinin doğusundaki Sedes Çiftliği civarında Selânik Ziraat Mektebi kurulmuştur. Öğrenim süresi üç yıl olan ve Rüştiye mezunlarını kabul eden bu okul, binası, ahır ve ambarları ile tam ve muntazamdı (Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış, 1938: 193).

Selanik Ziraat Mektebinden dört yıl sonra 21 Mart 1891'de Bursa'da eğitim süresi üç yıl olan bir Ziraat Ameliyat Mektebi daha açılmıştır. Hüdavendigâr Hamidiye Ziraat Ameliyat Mektebi adıyla 956 dönüm arazi üzerinde kurulan bu okula çok önem veren Sultan II. Abdülhamid bir gemi dolusu her cins damızlık hayvan ve malzemeyi Mudanya üzerinden göndermiştir. İlk mezunlarını 1894 yılında veren (Kadıoğlu, 2005: 239-257) bu okula bağlı olarak 1889'da ayrı bir binada İpek böçekçiliği okulu açılmıştır. Okula ilk önce on iki öğrenci alınmış bunlara ipekböçekciliği ve tohumculuk konularında bilgiler verilmiştir (Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış, 1938: 193).

Ziraat mektebi ve ipekçilik okulları dışında, açıldıkları yerlerin ihtiyaçlarına yönelik özel amaçlı ziraat okulları da kurulmuştur. 1887 yılında ülkede yayılmaya başlayan ve bağlara büyük zarar verdiği görülen filoksera hastalığının önüne geçmek amacıyla İstanbul Göztepe'de "Amerikan Asma

Fidanlığı, Numune Bağı ve Aşı Ameliyat Mektebi" adı ile yabancı bir uzmanın idaresi altında bir okul kurulmuştur. Burada bağ meraklılarına ve bağcılara mevsimine göre yapılacak işler hakkında bilgi verilmiştir. Ayrıca, ameleden seçilen ve vilâyetlerden gönderilen çiftçi gençler de, pratik bağcı ve fidancı ustası olarak yetiştirilmiştir. Bundan başka, 1898'de Ankara'da kurulan Numune Çiftliği içinde "Çoban Mektebi" açılmıştır. Bu okulun açılması münasebeti ile Nafia Nezaretinden gönderilmiş olan Hudavendigar Nafia Fen Müşaviri Bay Mazharın söylediği nutuktan anlaşıldığına göre bu okul, tiftik keçilerine nasıl gıda verileceğini, bunların nasıl tedavi edilmesi icap edeceğini, istifade ve tasallüp usulleri ile ırkının muhafaza ve ıslah edilmesini ve ecnebi mahsulâtına rekabet olunabilmesi esbabını fennin tayin ettiği suretle öğretmek gayesi ile bilgili eleman yetiştirecek bir öğretim kurumu olarak kurulmuştur (Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış, 1938: 194). 1900'de de İzmir'de Seydiköy'de bir "Bağcılık Aşı Ameliyat Mektebi" açılarak bağcılığın geliştirilmesine ve Filoksera'nın önlenmesine çalışacak gençlerin eğitimine başlanmıştır. Bu okul, Amerika asma çubuklarının çeşitli türleriyle, uyum sağladıkları araziyi belirlemek, dikmek, bakımını yapmak ve yerli cinslerle aşılanması ve bağlara bulaşan çeşitli hastalıkları belirleyerek yok etmek özetle bağcılığa ait ve lazım bütün bilgileri teorik ve uygulamalı olarak bilimsel yöntemlerle öğretmek için *açılmıştır. Okula alınacakların bağları filokseralı olan yerlerden ve bağcılık* sanatı ile uğraşanlardan olması şart koşulmuştur. Okulun süresi üç aydır (Kadıoğlu, 2005:239-257).

B. Ziraat Meclisleri, Ziraat ve Ticaret Cemiyetleri

Ziraat Meclisleri, Sultan II. Abdülhamid'in tahta çıkmasından kısa bir süre önce Ticaret ve Ziraat Bakanlığı bünyesinde açılmıştır. 25 Haziran 1876 tarihli kararnameye göre bu meclisin ziraate ait görevleri şunlardır:

- Vilayetlerde mevcut olan menafi ve emniyet sandıklarının idaresi
- Menafi sandıkları gelirinin ihtiyaç sahiplerine harcanıp harcanmadığının incelenmesi için belirli zamanlarda nezarete belgelerin gönderilmesi
- Başkentte birer ziraat(tarım) ve baytarlık(veterinerlik) mekteplerinin açılması ve vilayet merkezlerinde de örnek birer çiftlik kurulması
- Kullanılmayan arazinin imar ve ıslahı konusunun görüşülmesi
- Çeşitli tahıl ve hububatın niteliği ile ilgili bilgilendirilmek amacıyla ziraat istatistik kaleminin kurulması
- Ziraatle uğraşanlar ve istekli olanlara Başkentte uygun bir yerde ders verilmesi
- Bu ders verilen yerde gerekli eski ve yeni zirai alet ve edavatın bulundurulması
- Yine ders verilen yerde gerek ülke içindeki gerekse yurt dışında yetiştirilen her çeşit hububat ve bitkinin tohumları ile bu tohumlarla ilgili bilginin toplanacağı özel bir dairenin kurulması

- Ülkenin her yerinde yayınlanmak üzere bir ziraat gazetesi çıkarılarak ziraati teşvik amacıyla ziraatle uğraşan kişiler tarafından ya da yarışma yapılarak ödül vaadiyle Bakanlık tarafından ziraatle ilgili faydalı kitap ve dergilerin telif ve tercüme ettirilerek yayımlanması
- Hayvan cinsi ve her çeşit bitki ıslah edenlere yine her çeşit ziraat alet ve edavatı ıslah edenlere ve ziraat ilminde faydalı eserler ortaya koyanlara açılacak sergiler aracılığla para ödülü verilmesinin görüşülmesi
- Her çeşit zirai alet edavat icat, ıslah veya ithal edenlere bröve verilmesi
- Çift hayvanı ile tohumu olmayanlara ürün hasat döneminde verilen miktar kadarı geri alınmak üzere tohum ve hayvan verilmesi
- Ülkede ekilecek tohumlardan bozulanların yerine başka yerlerden en fazla fayda getirecek tohumlar getirilerek ziraatçilere dağıtılması
- İpek böceğine bulaşan hastalığın yok edilmesi için özel tedbirlerin alınması
- Hayvanlara bulaşan çeşitli hastalıkların önlenmesi için sıhhi tedbirlerin alınması
- At, koyun ve sığır cinsinin çeşitlerinin ıslahı ve çoğalması için gerekli yerlerde ayrı ayrı haraların kurulması
- Ekinlere bulaşan hastalıkların sebebinin araştırılarak ortadan kaldırılması için gerekli tedbirlerin alınması
- Ziraaitçilerin çalışmalarına ve iskanına engel olan sıtmanın ortadan kaldırılması ve bulundukları yerlerin ziraate uygun hale getirilmesi için Bayındırlık Bakanlığı ile işbirliği yapılarak tedbir alınması
- Bağ ve tarlalardaki özel korucu bekçilerin işlerinin düzene konulması
- Ziraate özel kanun hükmünde kararnamelere esas olacak araştırmaların yapılması ve uygulanması
- Ziraat, ticaret ve sanatın ilerlemesine engel olacak vergiler bulunduğu zaman konuyla ilgili yapılacak tahkikatın Maliye Bakanlığına bildirilmesi
- İllerde bitki ve yenen hayvanlar ve diğerlerinin ithalat ve ihracatının miktarı, ekim ve hasat mevsiminde ürünün niteliği, her yerin gelecek sene için ne kadar hububata ihtiyacı olduğu ve afet ve diğer olağanüstü hallerde ürünü etkileyecek zararların derecesinin incelenmesi için gereken yerlere ziraat müfettişlerinin gönderilmesi (Düstur, Birinci tertip, III. cilt: 473-474)

Kararnamenin yayımlanmasından iki ay sonra tahta çıkan Sultan II. Abdülhamid'in kendisinden önceki padişah tarafından ziraat meselelerin çözümüne yönelik olarak uygulamaya konan esasları titizlikle uygulamaya koyduğunun kanıtı olarak İstanbul'da ve Vilayetlerde açılan ziraat mektebleri, baytar mektebi, ticaret mektebi, orman ve maden mektebi, çoban mektebi, bağçılık ve ipek böçekçiliği okulları ile ülke genelinde açılan haralar kanıt olarak gösterilebilir. Sultan II. Abdülhamid iktidarında ziraatin gelişmesine bağlı olarak uygulanan politikalar çercevesinde tarımda ülke genelimde bir dönüşüm yaşanmaya başladı. Donald Quartert bu dönüşüme kanıt olarak

1900'de Çukurova'nın muazzam miktarlarda tarım makinesine sahip özel bir büyük çiftlikler bölgesi haline gelmesini kanıt olarak göstermektedir (Quataert, 2005:199)

6 Nisan 1876 tarihinde sadaretten vilayetlere gönderilen bir tamimle Ticaret ve Ziraat Cemiyeti teşkiline dair olan kararname hükmüne göre İstanbul'da üyeleri fahri olarak 24 kişiden oluşan bir ziraat ve ticaret cemiyeti kurulduğundan vilayetlerde de böyle cemiyetler kurulması tebliğ edilmiştir (Düstur, birinci tertip, III. cilt: 570-571). Bu cemiyetler vilayet merkezlerinde 12'şer, sancak merkezinde 8'er ve kaza'da 4'er üyeden oluşacaktı. Üyelerin en az 25 yaşında ziraat ve iktidar sahiplerinden olmaları, dört senede bir seçilmeleri ve yarısının iki yılda bir değiştirilmesi gerekliydi. Bu cemiyetler ayda en az iki defa toplanacaklardı (7 ağustos 1880 tarihli Servet Gazetesinden naklen, Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış, 1938: 201)

Bu meclis ve cemiyetlerin kurulması çiftçilerin ortak problemlerini görüşmek ve tedbirler düşünmek için oluşturulan bugünkü ifadesiyle meslek örgütü ve örgütlerinin oluşmasına zemin hazırlamıştır. Bu örgütler çiftçiyi bir sarraf ya da hali vakti yerinde olan bir başka bir çiftçiden faizi % 20 ile % 40 arasında değişen oranlarla borçlanmaktan çoğu zaman alı koymuştur. Ziraat Meclisleri, Ziraat ve Ticaret Cemiyetlerinin kurulmasının Osmanlı Devleti'nde ziraatin gelişebilmesi için, köylülerin ihtiyacından fazla ürettiği malı değerinden istediğe kişiye satabilmesine olanak sağlayan ziraat mahsulleri fiyatlarını tespit edecek borsaların kurulmasına imkan vermesinden dolayı çağın gerektirdiği ileri bir adım olduğu söylenebilir.

C. Ziraat Bankası

Tüm tarımsal kredi düzenini yola sokmak için 27 Agustos 1887'de Ziraat Bankası kuruldu (Atasagun, 1939: 14). Banka kısa sürede imparatorluk içinde 400 şubeye ulaşarak tarım sermayesi için en büyük kaynak durumuna geldi (Atasagun, 1939: 126).

Krediler önceleri sadece çiftçilere verilirken daha sonraları yalnız toprağı işleyene değil, toprağını işletenlere de verilmeye başlandı. Banka ayrıca tarımsal gelişme ve eğitimi parasal olarak da destekliyordu. Okulları malen desteklemek, örnek çiftlikler ve çiftçiler için tohum ve araç gereç alma, eğitim için para kaynağı yaratmak üzere banka ayırdığı fonu ilgili bakanlığa veriyordu (Shaw ve Shaw, 2006: 284).

Banka kredilerinin yarıdan fazlası Anadolu'ya dağıtıldı. 1890'ların başında toplam kredilerinin %58'i, 20.yüzyılın ilk yıllarında % 61'i Anadolu'da yer alan vilayetlere verildi. Anadolu'da verilen kredilerin miktarı 1890-1893 yılları arasında 40 milyon kuruşluk bir ortalamadan 1903-1907 döneminde yıllık 47 milyona doğru bir artış gösterdi.(Quataert, 2008: 128).

D. Örnek Tarlalar

Ziraat Müdürü olarak görev yapan Amasyan Efendi'nin girişimleriyle

modern tarım uygulamalarını çiftçiye daha etkili ve daha ucuz bir yolla ulaştırmak üzere imparatoluk sathında bir tarlalar ağı oluşturmak için vilayet merkezleri civarında kurulan tarlalara örnek tarlalar denilmektedir. Örnek tarlalar Osmanlı tarım ürünlerinde bir genişleme ve kalitede iyileşme başlatması, sonrasında Avrupa'da büyük bir talep yaratması ve Osmanlı ihracatının artması hedefleniyordu.

11 Ekim 1888 tarihli bir iradeyle Anadolu'nun Adana, Sivas ve Konya vilayetlerinde, İzmit Sancağında ve ayrıca Suriye, Halep ve Manastır vilayetlerinde örnek tarlaların acilen kurulmasını onayladı ve daha sonra tarımsal olarak önemli yörelerde başkalarının kurulacağını belirtildi. Tarlalar mümkün mertebe çok üreticinin haberdar olmasını sağlamak için vilayet merkezleri civarına ya da genelde yöre nüfusunun toplandığı yerlerde kuruldu. Tarlalar bu şekilde şehir pazarlarına gelen çiftçiler tarafından görülebiliyordu (Quataert, 2008: 109)

Örnek her bir tarla, örnek olmak ve tavsiye vermek yoluyla çiftçiyi modern uygulamaları benimsemeye sevk etmek, yeni ürünleri tanıtmak ve mevcut ürünlerin randımanı artırmak için hükümetçe verilen kaliteli tohumları dağıtmak, çiftçilerle beraber deneme amaçlı üretimler yapmak, ilgilenen çiftçilere ücretsiz zirai eğitimler vermekle hükümetçe görevlendirilmişti. Tarlalarda üretim yapmak için gerekli olan her türlü malzeme ve techizat, alet, edavat, gübre ve tohum gümrüksüz olarak ithal ediliyor ve çiftcinin kullanımına sunuluyordu. Ayrıca bu tesislerin mahsulü aşar vergisinden de muaftı.

Sözü geçen tarlalar sayesinde Sultan II. Abdülhamid devrinde köylülere en iyi tarım yöntemlerinin öğretilmesi, ithal bitkilerinin ekiminin genişlemesi, hayvan soylarının ıslahı, sulama, ağaçların dikilmesi ile Anadolu'nun bir ucundan diğer ucuna tarımsal modernleşme ihtiyacı konusunda giderek büyüyen bir farkındalık ve modernleşmenin akademik eğitim, uygulamalı öğretim ve tarım uzmanlarından faydalanma yoluyla başarılabileceği kanaati toplumda oluşmuştur (Quataert, 2008: 119).

III.Ticaret

Sultan II. Abdülhamid şehzadeliği döneminden itibaren ticaretle meşgul oldu. Kendisine üç-dört ayda bir verilen maaşla yetinmeyerek Maslak çiftliğinde toprak işleriyle meşgul olur ve burada koyun beslerdi (Küçük, 1998: 217). Ancak Sultan II. Abdülhamid çiftliğinde ekin ekmek yerine koyun ticaretinin daha faydalı olduğunun farkındaydı. O, koyun ticaretinin ne şekilde faydalı olduğunu şu şekilde ifade etmiştir: Senede beşyüz-altıyüz merinos koyunu getirirdim. Bunların yavrularını, sütünü, yapağını değerlendirir, kısır olanları kasaplara satardım. Ertesi sene başka sütlü koyunlar satın alırdım. Senede koyun başına bir mecideye kâr bırakırdı. (Yalçın, 2008: 16). O, koyun ticareti yanında Venedik'ten aldığı boya maddesini (üstübeç), daha ucuza satardı. Bundan dolayı herkes ondan alırdı. Kazandığı parayı borsada işleterek servetini sürekli artıran Sultan II. Abdülhamid'in tahta çıktığı sıralarda şahsi servetinin

100.000 altının üzerine çıkarmıştır(Küçük, 1998: 217). İktidara geldiği dönemde de ticarete önem atfeden Sultan II. Abdülhamid'in uygulamaları, ticaret mektebinin açılması, ticaret ve ziraat odalarının kurulması, Ticaret ve Ziraat Nezaretinin kurulması ve imtiyazlar verilmesi şeklinde olmuştur.

A.Ticaret Mektebinin Açılması

1881 tarihinde Ticaret Nezaretine bağlı olmak üzere Babıali civarında bir Ticaret mektebi açılmıştır. Okul, 3 yıl sonra Hamidiye Ticaret Mektebi denilmek suretiyle Abdülhamid'in yüksek himayesi altına alınmıştır. Eğitim süresi 4 yıl olan okulda devletin ticaret konusunda ihtiyaç duyduğu insan gücünü yetiştirmek amacıyla 115 öğrenciye eğitim görmekte idi.

B. Ticaret ve Ziraat Odalarının kurulması

1879'da Sait Paşanın sadrazamlığı sırasında İstanbul'da ve vilayetlerde ticaret ve ziraat odaları kurulmuştur (Karal, 1997: 438). Bu odalarının kurulması için büyük gayret gösteren Sait Paşa, köylünün ihtiyacından fazla olan mahsulü gerçek değeriyle satmak imkânlarından mahrum olduğunu, ülkede ziraat mahsulleri fiyatlarını tespit edecek borsaların mevcut olmadığını, halkın bu sebeple çok zarar gördüğünü düşünmekteydi (Sait Paşa Hatıratı, 1910/11: 151). Bundan dolayı Ticaret ve Ziraat odalarının İstanbul ve Vilayetlerde kurulmasını gerekli görmüştür.

C. Ticaret ve Ziraat Nezaretin Kurulması

Sadrazam Sait Paşa'nın 1879'da girişimleri sonucunda daha önce müstakil olarak teşkilatlandırılmayan Ticaret ve Nafia nezaretleri müstakil olarak teşkilandırılmıştır. Böylelikle ticaretin müstakil bir bakanın gözetim ve denetiminde yürütülebilmesi için yasal zemin oluşturulmuştur.

D. İmtiyazlar Verilmesi

Sultan II. Abdülhamid tahta çıktığı sırada, Balkan eyaletleri kan ve ateş içindeydi, hazine boştu, devletin mali itibarı borçların faizleri ödenmediği için memleket içinde ve dışında düşmüştü. Avrupa basını Osmanlı Devleti'nin mali iflas halinde bulunduğunu açıktan açığa yazmakta idi (Karal, 1997: 415). Buna karşın 5 milyon kilometrekareye yakın Osmanlı Devleti'nin yerleşim merkezlerini birbirine bağlayacak kara ve demir yollarının yapılması, şehirlerde artan nüfusun ihtiyaç duyduğu ısınma ve aydınlanma gereksiniminin karşılanması, madenlerin işletilmesi, ihraç ve ithal ürünlerinin yükleme ve boşaltma yapılmasına olanak sağlayan büyük gemilerin yanaşmasına müsait limanların yapılması için sermayeye ihtiyaç vardı. Osmanlı Devletinin mali sisteminin karşı karşıya bulunduğu bu durumdan dolayı gerekli alt yapı yatırımları yapılamıyordu. Bu durum özellikle sınırların savunma ve korunmasında devletin ileri gelenlerini ciddi problemlerle karşı karşıya bırakıyordu. Devletin ileri gelenleri bu durumdan çıkış yolu olarak ülkenin

ihtiyaç duyduğu alt yapı yatırımlarının yapılabilmesi için yabancı şirketlere imtiyazlar verilmesini benimsediler. Böyle bir ortamda tahta geçen Sultan II. Abdülhamid'in niyeti yabancı borçlardan uzak durmaktı. 1877-78 kışında yaşadığı olaylar da bu kararının ne kadar akıllıca olduğunu gösteriyordu. Çünkü Osmanlı hazinesinin kredisnin çok düşük olması acil savaş durumlarında Londra ve Paris'ten alınan borçların ançak beşte üçünün ellerine geçmesine ve geri kalan beşte ikisinin faizlere gitmesine neden olmuştu. İstanbul'daki memurların maaşı dört yıl geriden veriliyordu. Fiyatlar her geçen hafta yükseliyordu (Palmer, 2008: 197).

Sultan, bundan dolayı ilk olarak dış baskı aracı olarak kullanılan ağır borç yükünden kurtulabilmenin yollarını aradı. Bulunan çözüm yolu Avrupalı alacaklılara alacaklarını karşılamak üzere belli devlet gelirlerini toplamak üzere 20 Aralık 1881'de Düyun-ı Umumiyi kurma imtiyazın verilmesiydi. Bu kararla. tuz , tütün ve ispirto inhisarları, balık rüsumu, ipek aşarı, pul ve damga vergisi, Bulgaristan emareti vergisi, tömbeki vergisi, kıbrıs vergisinin artışı, Doğu Rumeli vergisi ve temettü vergisi fazlası (Karal, 1997: 428) sözü geçen idareye bırakılması ile Devletin yatırım yapmak için öz kaynaklarını kullanabilme imkanı azalıyordu. Böyle bir ekonomik ortamda ziraati, sanayi, ulaşımı ve ticareti geliştirici tedbirler almak ve yatırımlar yapmak nerdeyse imkansızdır.

1881 Aralık ayında, Sultan'ın Avrupalı Bankerler'in Osmanlı maliyesi üzerindeki uzun vadeli denetimi kabul etmesi her ne kadar devletin gelir kaynaklarını 5 bin kişinin ve yüz yabancı danışmanın çalıştığı Düyun-ı umumiyeye bıraksa da Abdülhamid devrinde devletin gelirleri % 43 oranında artmıştı (Palmer, 2008: 198). Artan bu gelirlerden Düyun-u Umumiye payına düşen bölüm ise aynı artışı göstermiyordu. 1881-1882'de toplamın % 6.02'sini olan bu pay 1898'de % 7.7 çıkmıştı (Shaw ve Shaw, 2006: 276). Sözü geçen bu kararın alınmasıyla iflasın eşiğine gelen Osmanlı maliyesi rahatlatarak yatırımlar için mali kaynak oluşturulmuştur.

Ticaretin Osmanlı Devleti'nde gelişmesi için alınan bu tedbirlere bağlı olarak iç ve dış ticarette bir canlanma yaşandı. Abdülhamid döneminde ihracat 1878-1879'da 839.6 milyon kuruştan 1907-1908'de 1.9 milyar kuruşa çıkarak % 100'lük bir artış gösterdi. Tablo 1'de görüleceği üzere başlıca ihraç malları üzüm, incir, zeytinyağı ve afyon gibi tarımsal ürünlerle ipek, tüfek ve madenlerdi. Başlıca alıcılar da İngiltere ile Fransa, sonra sırasıyla Avusturya, İtalya, Almanya ve Rusya idi. Ancak bu ülkelerden yapılan ithalat (Tablo 2) da giderek artıyordu. Halk giyim eşyasının çoğunu, ilaç ve şekerini Avrupa'dan alıyordu. İthalat 1878-1879'da 2 milyar kuruştan (ticaret açığı 1.1 milyar kuruş) 1907-1908'de 3.4 milyar kuruşa (ticaret açığı 1.5 milyar kuruş) çıkmıştı (Shaw- Shaw, 2006: 289).

Tablo 1. Başlıca Osmanlı İhracat Kalemleri, 1897 (milyon kuruş)

Ürünler	Değeri	Ürünler	Değeri
Üzüm	177.5	Mısır	27.3
İpek	135.8	Mercimek	24.4
İncir	67.8	Tütün	24.0

Zeytinyağı	62.7	Tuz	23.6
Afyon	61.5	Ecza	23.1
Ceviz	57.7	Hurma	19.4
Pamuk	48.0	Fındık	17.7
Arpa	47.5	Buğday	14.8
Maden	47.0	Limon	13.5
Yün	46.9	Kuru Yemiş	13.2
Koyun Derisi	34.7	Tuzlanmış Balık	10.0
Susam Tohumu	31.8	Sünger	8.1
Kahve	29.7		

Sultan II. Abdülhamid devrinde Osmanlı Devleti'nin ithalatını 250 kalem ürün oluştururken ihracatı 190 çeşit üründen oluşmakta idi. 1892-1893 ve 1897-1898 yıllarında ithal ve ihraç edilen mallar ve değerleri şu şekilde gerçekleşmiştir (Bakınız tablo 2).

Tablo 2. Başlıca Osmanlı İthalat Kalemleri, 1897 (milyon kuruş)

Tarım Ürünleri		Tekstil Ürünleri		Diğerleri	
Şeker	157.5	Ham Bez	139.4	Kereste	36.4
Kahve	102.7	Pamuk İpliği	117.8	Kömür	27.0
Pirinç	78.8	Patiska	69.5	İlaç	22.7
Un	78.3	Eteklik	64.1	Kâğıt	20.6
Buğday	62.2	Tül	56.2	Bakır	17.3
Öküz	28.6	Kaşmir Kumaş	41.8	Alkol	16.7
Rafine Yağ	19.9	Muslin	40.2	Cam	16.1
Vanilya	5.8	Keten Bez	35.1	Deri Eşya	15.8
		Keçe	31.9	Çivi	12.6
		Hazır Giyim	24.4	Çanak Çömlek	11.9
		El Dokuması	21.0	Konyak	9.4
		Fes, Şapka	20.9	Kibrit	8.9
		Mendil	12.0	Kaytan	7.4
		Battaniye	12.0	Saat	7.0
		Çarşaf	10.1	Tuğla	6.0
		Dantel	7.6		

Osmanlı Devleti'ne bu yıllarda un ve hububat Fransa'dan, makarna ve bisküvi gibi unlu maddeler İtalya'dan; şeker, Fransa ve Avusturya'dan; kahve Fransa ve İngiltere'den; çay İngiltere'den; alkol, ispirto, şarap ve bira Fransa'dan; pamuklu, yünlü, ipekli mamuller Fransa, İngiltere, Avusturya ve Amerika'dan; kadife Fransa'dan; demir ve her çeşit demir eşya İngiltere, Belçika ve Fransa'dan; ecza Almanya ve Avusturya'dan, cam eşya Avusturya ve Fransa'dan, kâğıt İngiltere ve Fransa'dan, mum ve kibrit Avusturya'dan; tuğla ve kiremit Fransa; petrol Rusya'dan gelmekteydi (Karal, 1997: 481).

Buna karşın Osmanlı Devleti'nden bu yıllarda tütün Amerika'ya; ceviz ağacı kütüğü Fransa'ya; kuruyemiş İngiltere'ye; palamut ingiltereye, tiftik Fransa'ya; yün İngiltereye, pamuk İngiltere ve Fransa'ya, balık va balık yağı İtalya'ya, keten ve kenevir Ortadoğu memleketlerine; ipek ve koza Fransa'ya, afyon İngiltere'ye gönderilmekteydi. (Karal, 1997:481)

İthalat ve ihracat İmparatorluğun önde gelen limanları üzerinden yapılıyordu. 1979'da önde gelen limanlarına göre yapılan ihracat ve ithalatın ekonomik değeri şu şekilde gerçekleşmiştir (İstatistik-i Umumi,

1905/1906:140):

- İzmir 501.6 milyon kuruş
- İstanbul 258.4 milyon kuruş
- Beyrut 142.2 milyon kuruş
- İskenderun 73.6 milyon kuruş
- Trabzon 67.2 milyon kuruş

Sultan II. Abdülhamid Osmanlı coğrafyasında yetiştirilen ürünlerin dış pazarlarda rağbet görmesi için bu ürünlerin tanıtımının ne kadar önemli olduğunun farkındaydı.Bundan dolayı Chicago'da 1893 yılında düzenlenen Dünya Fuarından davet mektubu gelmesi üzerine hükümete, fuara katılım emrini vermiştir. Fuarda İslamın sembolü olan bir caminin yanı sıra Osmanlı ürünlerinin satıldığı bir kapalı çarşı maketinin yapılmasını istemiştir. (Karpat, 2001: 169)

19. yüzyılda ülkeler arasında ticaret deniz taşımacılığıyla yürütülmekteydi. Ülkenin iç kısımlarından kara ve demir yolları ile limanlara ulaştırılan mallar gemilere yüklenerek ihraç edilmekteydi. Sultan II. Abdülhamid devrinde Osmanlı ithalat ve ihracatı büyük bir deniz taşıt filosuna ihtiyaç duymaktaydı. 1890'lı yıllarda Osmanlı karasularında gemi sayısı 39.277 olup bunların içinde sadece 9.528 tanesi Osmanlı devletine ait gemidir. Bu gemilerin toplam taşıma hacmi 9.528'i Osmanlı gemilerine ait olmak üzere 27.281. 000 tondur (Karal, 1997:.482) . Deniz ticaret filosundaki gemi sayısı ve taşıma kapasitesindeki bu durum bahsi geçen yıllarda Osmanlı ihracatının gelişmesinin önündeki engellerden biri olmuştur.

Sultan II. Abdülhamid döneminde ticari anlamda değeri fark edilen bir diğer sektörde madenler olmuştur. Madenler geleneksel olarak Osmanlı hükümetlerince iltizam olarak dağıtılır, hazine ürünün beşte birini alırdı. !861'de ilk Osmanlı Maden Yasası'nın çıkarılması ve 1869'da değiştirilmesiyle koşullar yabancı madencilerinin Osmanlı madenlerini işletebilmelerini kârlı kılmıştı. Bunun sonucunda Tanzimat dönemi sonrasında madenler işletilmeye başlandı (Shaw ve Shaw, 2006: 286).

Madenler içinde en verimli olanlar Ereğli kömür madeni, Ergani bakır ve demir madeni, Bulgardağ altın ve gümüş madeni, Gümüşhacıköy simli gümüş madeni ve Eskişehir'deki taş ocaklarıydı. 1887'de çıkarılan çıkarılan bir nizamname ile imtiyaz sahiplerine 99 yıla kadar varan daha uzun süreli kontratlara olanak vermesi ve hazineye vergi vermek yerine çıkarılan madenin % 25'inin devlete bırakılması madenlere olan talebi artırdı.

1887 nizamnamesinden sonra çıkarılan 1896 ve 1906'da nizamname ile madenlerin yapılacak araştırmalar, mülkiyet ve kullanım şekilleri, yabancılara verilecek imtiyazların koşulları ve alınacak vergilerin düzenlenmesi ile madenciliğe olan ilginin artmasıyla Balıkesir Sultançay boraks madeni, Balya simli kurşun ve linyit madeni, Selanik kesindere manganez ve kurşun madeni, Yanya beton ve asfalt işletme tesisi, Eskişehir lületaşı madeni, Irak zift ve petrol

madeni işletilmeye başlandı (Karal, 1997: 458).

Abdülhamid'in hükümdarlığı döneminde toplam 43.234 ton maden çıkarılmıştır. Çoğu İngiltere ve bir bölümü de Almanya'ya ihraç edilen bu madenlerin içerisinde şunlar da bulunmaktaydı (Shaw ve Shaw, 2006: 287) :

- 19.586 ton krom (% 45)
- 7.343 ton Boraks (% 17)
- 6.396 ton Zımpara (% 14)
- 5.733 ton Manganez (% 13)

Ve daha az miktarlarda kurşun, altın, linyit, kömür ve arsenik

IV. Sanayi

İhtiyaç duyulan her türlü nesne, araç, gereç, aygıt, makine ve benzerlerinin ve bunların yapımı için gerekli yarı işlenmiş maddelerin fabrika ve benzeri büyük işletmelerde kütle halinde, iş bölümü ilkelerine uygun olarak makinelerde üretilme etkinliği olan sanayi (Sanır, 2000: 107) Osmanlı Devleti'nde hammadde ve insan kaynağı bol olmasına rağmen yetrince gelişmemiştir.

Osmanlı Devletinde bulunmuş ve yaşamış George Carles'e göre halk, çalışkan, maharetli, ve kanaatkârdır. Memleketin de servet kaynakları çeşitli ve zengindir. Öyle ki güçlü demir tesisleri, dokuma fabrikaları, önemli deri imal yerleri, çok sayıda kimya fabrikaları ve geniş inşaat kurulması konusunda hiç bir şey eksik değildir (George Carles, La turquie Economique, Paris, 1906, s. 112'den naklen Karal, 1997: 451).

Durum böyle olmasına karşın Osmanlı Devleti'nde, Sultan II. Abdülhamid devrinden önce ülke bir hammadde cenneti olarak kalmıştır. Çiftçilikle uğraşarak tahıl yetiştirenler, hayvan besleyenler bir yıl çalıştıktan sonra elde ettikleri mahsulü Avrupalı tüccarlara ucuz fiyata satmakta ve kazandıkları bu parayı da bir müddet sonra sattıkları maldan işlenerek üretilen mallara fazlasıyla geri ödemektedeydiler.

Sultan II. Abdülhamid'in iktidara gelmesiyle beraber ziraat ve ticaretin gelişmesi için kurulan Ziraat ve Ticaret Nezareti gibi bir yapılanma sanayi için tercih edilmemiştir. Bununla beraber devlet eliyle kurulmasına önceki yıllarda başlanmış olan bazı sanayi kolları geliştirilmeye ve işletilmeye devam edilmiştir. Bu devirde Osmanlı sanayisi, savaş ve askeri malzeme sanayi ile Padişahın hazinesine bağlı olarak açılan Hazine-i Hassa olmak üzere iki başlık altında incelenebilir.

A. Savaş ve Askeri Malzeme Sanayi

İstanbul'da III. Selim zamanında yapılmaya başlanan devlet eliyle ordunun silah, top, barut, mermi gibi ihtiyacını karşılmak amacıyla fabrikaların kurulması Abdülhamid döneminde de devam etmiştir. Bu devirde İstanbul Tophane'de top Fabrikası, tüfek fabrikası, marangoz fabrikası, barut fabrikası

açılmıştır. Ayrıca İstanbul Zeytinburnu'nda mermi, fişek fabrikası ile Karaağaç'ta top mermileri için tapa yapan birer fabrika açılmıştır.

Abdülhamid döneminde askerin atlet, çorap ve palto gibi kılık ve kıyafet gereksinimini karşılamak amacıyla Fes ve çuha fabrikası, İzmit Aba fabrikası, Beykoz Deri fabrikası, İstanbul bez fabrikası, İstanbul dikimhanesi de açılmıştır (Karal, 1997: 454).

B. Hazine-i Hassa

Sultan II. Abdülhamid'in hazinesine bağlı olarak açılan Hereke Fabrikası ile Yıldız'da kurulan çini fabrikalarından ibarettir.

Hereke fabrikası sarayların döşemelik, perdelik ve çeşitli kumaş ihtiyaçlarını karşılamak üzere Sultan Abdülmecit tarafından kurulmuştu. Sultan II. Abdülhamid bu fabrikada önce Gördes ve Manisa'dan getirilen ustaların İstanbul'da sarayda ustalar yanında stajlarının tamamlamalarıyla 1891'de bir halı fabrikası, sonra 1902'de 20 dokuma tezgahı ve yardımcı makineler ile bir çuha imalathanesi, 1905'de fes imalathanesi ilave etmiştir (Toprak, 2002: 239).

Sultan II. Abdülhamid'in hükümdarlığının son yıllarında İstanbul'da buharla işleyen birkaç özel tuğla, pamuklu kumaş, çini ve camı, Selanik'te çini, bira, tuğla ve pamuklu kumaş, İstanbul, Diyarbakır ve Musul'da deri fabrikası, Selanik'te tuğla, kiremit, dokuma ve bira fabrikaları, İzmit'te kağıt ve kumaş, yün ve pamuk ipliği, İzmir'de sigara kâğıdı fabrikası, Urfa, Gördes ve Uşak'ta Halı fabrikaları, Bursa, Halep, İzmit ve Edirne'de de ipek kumaşı fabrikaları mevcuttur (Shaw ve Shaw, 2006: 288) . Ayrıca imparatorluğun çeşitli yerlerine dağılmış 1500 kadar değişik imalathane üretim yapmaktaydı. Bunlardan 60 kadarı modern üretim tesisleri olup gerisi el tezgahları ile çalışan yerlerdir (Karal, 1997: 455)

Abdülhamid devrinde halkın geleneksel tarım yöntemleri ile yetişdirdikleri buğday, pamuk ve arpa gibi ürünlere bağlı olarak üretim yapan sanayi tesislerinin yanında daha önce tarımı yapılmayan ürünlerin yetiştirilmesi ile de bazı tarıma dayalı sanayi dallarıda gelişmeye başlamışdır. Bu dallardan biriside gülcülüktür. 1877-78 Osmanlı-Rus savaşında şimdi Bulgaristan'da Kızanlık bölgesinden kalan geçimini gülcülükle sağlayan yüzbinlerce Müslüman-Türk muhacir, Edirne'ye ardından da İstanbul'a geldiler. Kızanlık bölgesinden gelen bu Türkler, Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane hocalarından C. Bonkowski nezaretinde bilimsel metodlarla Çavuşbaşı Çiftliğinde gül üretmeye başladılar. İlk hasat 1886'da yapılarak 650 kilo taze gül toplanmıştır. Neticeden memnun olan Abdülhamid, gül yetiştiriliciğini teşvik etmiş ve yine Göksu deresinde bulunan Hekimbaşı Çiftliğinde de gül yetiştiriciliğine izin vermiştir. (Armağan, 2008: 279) .

V. Ulaşım

Sultan II. Abdülhamid devrinde ulaşımın gelişmesi için yapılan uygulamaları analiz edebilmek için Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılın başlarında ve ortalarında

ulaşım yolları ve araçları bakımından sahip olduğu görüntüyü ortaya koymak faydalı olacaktır.

1842-44 yılları arasında İstanbul'da büyükelçilik yapmış olan ve Anadolu, Mısır ve Suriye'yi dolaşan Pierre Alexandrowitsch De Tchihatcheff, II. Mahmut devrinde Anadolu'nun yol durumundan şu şekilde bahsetmektedir:

" Anadolu yarımadasının bu kadar türlü türlü olan servet kaynakları yanında insan sanatının ve insan işinin pekaz izine tesadüf edince elim bir hayretten kendini kurtaramaz ve insanın dikkati zenginlik içinde bu kadar fakir olan bir memleketten, derhal bu garip tezada yani Türkiye'nin bugünkü vaziyetine çevrilir. Mesela ziraat mahsulleri ile madenlerinin istediği nakil kolaylıklarını temin için Anadolu'ya ne yapıldı? Yapılmış yollara orada hemem hiç tesadüf edilmez ve güya bazı yerlerde yolculara kolaylık olsun diye yol yapmak için şuraya buraya dizilen taşlar, oradan geçmeğe o kadar büyük bir engel olurlar ki yayalarla atlılar oradan geçmemeyi tercih ederler. Onun için denilebilir ki bir yerden geçmeği men etmek için Türk memurlarının oralarda yol yapmalarından daha müessir bir vasıta yoktur. Bunula beraber bu işe de pek nadir olarak başvurulmaktadır. Çünkü büyük posta yolları ve tabiatın gösterdiği kervan yolları müstesna olmak üzere Anadolu'da yolcuların geçe geçe vücuda getirdiği patika yollarından başka yol yoktur. Yol mühendislerine gelince bunlar Anadolu'da hemen hemen bilinmeyen memurlardır" (A. Du vely, Essai sur l'Historie Financiera de la Turqui, s.71'den naklen Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış, 1938:75).

Tchihatcheff'in tespit ettiği durum devlet ileri gelenleri tarafından farkedilip 1856 Islahat Fermanı'nda devletin yol sorununun çözümüne yönelik tedbirleri alması ilk defa ilke olarak kabul edilmişti. Milyonlarca kilometre kare yüzölçümüne sahip imparatorluk topraklarında şehirleri birbirine bağlayacak olan yolların yapımı oldukça zor ve maliyetli bir işti. 1869'da çıkarılan bir nizamname ile Osmanlı devleti'nde yapılacak yollar (Karal, 1997: 461);

- Vilayet merkezlerinden İstanbul'a, iskelere ve demiryollarına giden yollar,
- Vilayet ve sancaklar arasındaki yollar,
- Kazalar arasında ve kazalardan büyük şoselere ve demiryollarına giden yollar,
- Nahiye veya köy yolları olmak üzere dört bölüme ayrılmıştır.

Nizamnameden de anlaşılacağa üzere Osmanlı Devleti'nde ulaşımı düzenleyen ya da sağlayan bir ağdan bahsetmek mümkün değildir. İmparatorluk coğrafyasında bu kadar geniş bir yol programının uygulanması, teşkilata, paraya ve sıkı bir çalışma ile kontrol etmeye bağlıydı. Tüm bu işlerin yapılması için bugünkü gibi bir ulaştırma bakanlığı teşkilatı kurmak yerine ilk olarak yol yapımı için gerekli olan paranın teminine girişildi. Bu maksatla 1869'da çıkarılan bir nizamname ile halkın kara yollarının yapımına katılması zorunlu kılındı. Buna göre 16-60 yaş arası erkek nüfus ile her hanenin sahip olduğu yük ve araba hayvanları senede 4 gün yol inşaatında çalışacaktı.

(Armağan, 2008 : 230)

Sultan II. Abdülhamid tahta geçmeden bir yıl önce kaldırılan bu nizamnameyi tekrar yürürlüğe koydu. Bu şekilde binlerce kilometrelik yol kısa bir sürede inşa edilerek hizmete giren yollardan bazıları şunlardır (Talay, 1991:304)

- 1879'da açılan Gümüşhane-Bayburt-Erzurum-Doğubeyazıt-İran kara yolu
- 1895'de açılan 12 bin kilometrelik bir güzergaha sahip samsun-bağdat şosesi

Abdülhamid'in hükümdarlığı döneminde yol yapımı için yapılan toplam harcamalar 1891'de 14.39 milyon kuruştan 1907-1908'de 31.5 milyon kuruşa çıkmıştır. Ayrıntılı rakamların elde edilebildiği 1881-1897 yılları arasında yılda ortalama 823 yeni yol yapılmış ve 450 kilometre yolda onarılmıştır. Toplam karayolu miktarı 1858'de 6.500 kilometre iken 1895'te 14.395'e ve 1904'te 23.675 kilometreye ulaşmıştır (Shaw ve Shaw, 2006: 279). 20 milyon nüfuslu ve 3.272.354 kilometrekarelik bir imparatorluk için yeterli sayılmamasına karşılık 1858'deki durumla karşılaştırıldığında karayolu yapımında büyük bir ilerleme sağlanmıştır.

Karayolu ulaşımında sağlanan bu gelişmeler diğer ulaşım yoları ve araçlarında da sağlanmaktaydı. En iyi gelişme demiryollarında idi. Abdülhamid tahta çıktığı zaman Türkiye'de birkaç yüz millik demiryolu vardı. 1885'ten itibaren hummalı bir demiryolu yapımı Türkiye'nin demiryollarını bir kaç yüz milden bir kaç bin mile çıkardı (Lewis, 2000: 182). Lewis'in de ifade ettiği gibi Sultan II. Abdülhamid'in idaresinde Osmanlı Devleti'nde demir yolu ulaşımında kısa bir sürede hummalı bir çalışma sonucunda binlerce kilometrelik ray döşenerek hizmete açılmıştır. Hizmete açılan hatlardan bazıları şunlardır (Karal, 1997: 465-467):

- 1881 Aydın - Kuyucak,
- 1882 Kuyucak - Sarayköy,
- 1888 Sarayköy- Dinar-Denizli,
- 1888 Tire - Ödemiş (Bu hatların yapımı ile 73 Km olan İzmir-Aydın demiryolu 442 km ilave ile 515 km.ye çıkmıştır),
- 1897 516 km lik İzmir-Kasaba-Alaşehir-Afyonkarahisar,
- 1892 42 km lik Bursa-Mudanya,
- 1892 İzmit-Ankara,
- 1896 445 km lik Eskişehir-Konya-Kütahya,
- 1886 67 km lik Adana-Tarsus-Mersin,
- Suriye ve Arabistanda inşa edilen 2241 kilometrelik Beyrut-Şam, Riyat-Halep, Trablusşam-Humus, Yafa-Kudüs

Yapılan çalışmalar sonunda imparatorluktaki demiryolu hat sayısı ve hazineye gelirleri artmıştır. 1907-1908 dönemine kadar toplam demiryolu 5883 kilometreyi bulmuştu; bu, Abdülhamid'in hükümdar oluşundan sonra üç katlık bir artış anlamına geliyordu. Demiryolu işletmesinin hükümete sağladığı

gelir de 1887-1888'de 80.5 milyon kuruştan 1907-1908'de 740.04 milyon kuruşa çıkarak on kata yakın bir artış göstermişti (Shaw ve Shaw, 2006: 278)

Lewis Abdülhamid devrinde demiryolu ulaşımına verilen önemin Osmanlı devletine etkisini şu şekilde değerlendirmektedir:

"12 Ağustos 1888'de ilk doğu treni Viyana'dan İstanbul'a hareket ettiğinde, Türkiye'yi Batıdan ayıran ve yıkılmakta olan duvarda yeni bir gedik açıldı. Bu gedik durmaksızın genişledi. O zamana kadar Avrupa başkentleri arasında ulaştırma Marsilya veya Odessa'dan yavaş ve dolaylı deniz yollarıyla sağlanırdı. Bundan böyle düzenli ve doğrudan doğruya demiryolu hizmeti vardı. Yeni hat üzerinde yolcu sayısı her yıl arttı ve Doğu Ekspresi denen özel bir uluslararası trenin hizmete konmasıyla bu artış daha da hızlandı. Trenin adı, onu planlayan, yapan ve işleten Avrupalıların görüş noktasını yansıtır; fakat Türkler'in bütün bir yeni kuşağı için o Avrupa Ekspresi idi; İstanbul'daki Sirkeci Garı da hürriyet ve modernliğe açılan dış sofa idi"(Lewis, 2000: 183).

Her biri en az 125 deve yükü tahıl taşıyan çok sayıda vagonu, sürtünme katsayısı düşük bir hat üzerinde çekme prensibine dayanan demiryollarının osmanlı coğrafyasında bu şekilde yaygınlaşması , özellikle hububat gibi hacimli yükler için inanılmaz derecede ucuz ve çok daha düzenli bir nakliye hizmeti sunuyordu. (Quataert, 2005: 185). Bu durum özellikle 18. yüzyıl ve 19. yüzyılın ikinci yarısı boyunca dönem dönem meydana gelen kuraklık sonucu ortaya çıkan kıtlıkla mücadelede ve kıtlıkla karşı karşıya kalan bölgelere gıda göndermede zamanı kısaltdığı için binlerce insanın hayatta kalmasını sağlamıştır.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Balkanlardaki toprak kayıpları sonucunda zülme ve çeşitli işkencelere maruz kalarak evlerini ve arazilerini bırakarak Anadolu'ya göç eden binlerce Müslüman Türk yollarda ya açlıktan ya da eşkiya saldırıları sonucunda hayatını kaybediyordu. Demiryolunun Anadolu'nun ortasına uzanmaya başlamasıyla birlikte Sultan II. Abdülhamid elden çıkan Rumeli kıtasından akıp gelen perişan muhacir kitleleri inşa edilen demiryolu hat boylarına yerleştirmeye başladı. Böylece ıssız Anadolu ovaları demiryolunun da getirdiği taşıma ve sulama imkânlarıyla bir hububat anbarlı hâline gelmeye başladı. (Ortaylı, 2000: 115). Böylelikle tarihte ilk kez, Anadolu'nun bereketli iç bölgelerinin potansiyelini tam olarak kullanmak mümkün olmuştur (Quataert, 2005: 185).

Sultan II. Abdülhamid Osmanlı Devleti'nde ulaşım ve ulaşım yollarının gelişmesine sağladığı katkı sadece kara ve demir yollarının yapımı ve hizmete açılmasından ibaret değildir. O'na göre ticari kapasitesi yüksek olan İstanbul'a rıhtımın yapılması büyük çaplara ulaştığı tahmin edilen kaçakcılığın da denetim alınmasını sağlayacaktı (Talay, 1991: 292). Büyük gemilerin yaklaşmasına, yük indirip-yük yüklemesine imkân verecek rıhtımların yapılması ile küçük kayık ve gemilerle açıkta indirilerek kıyıya getirilen mallar kayıt altına alınarak vergi kaybı önlenecektir. Böylelikle devletin uğramış olduğu ticari kaybın da önüne geçilebilecektir. Bundan dolayı II. Abdülhamid, 1890'da kurulan İstanbul

Rıhtım ve Antrepoları Anonim şirketine verdiği bir imtiyazla Sirkeci ve Tophane'den başlayan rıhtımlar inşa edilmesine izin verdi (İstatistik-i Umumi, 1905-6: 145). Bu rıhtımlar, Haliç'in iki yakasında, şimdiki Unkapanı Köprüsü'ne kadar boydan boya devam edecekti. İmtiyazı alan şirket buralarda rıhtım, dok ve antrepolar inşa edecek, buna mukabil indirilen mallardan ağırlığına göre belirlenecek bir tarife üzerinden gümrük vergisi alacak, masraflar çıktıktan sonra kalan miktar devlette şirket arasında bölüşülecekti (Tutel, 1994: 332).

Haliç'le Tophne arasında, bugün de kullanılan bu rıhtım ve depoların yapılmasıyla şirketler hem hazineye düzenli bir yıllık gelir ve buharlı gemilerin İstanbul limanlarına kolaylıkla yanaşmasına olanak sağlıyordu. Sözü geçen liman, rıhtım ve depoların yapılmasıyla limana giren buharlı gemi sayısı ve taşıma kapasitesinde 1888'de 1548 iken 1904'te 5161'e varan bir artış görülmüştür (Shaw ve Shaw, 2006: 280).

Sultan II. Abdülhamid deniz taşımacılığı ve ticaretinin gelişebilmesi için İstanbul, Beyrut ve Selanik gibi ticari potansiyelin yüksek olduğu nüfusun yoğun olduğu kentlerde limanların inşa edilmesi içinde bir dizi yabancı şirkete imtiyazlar vermiştir. Bu imtiyazlar sonucu inşa edilen bazı limanlar şunlardır (Karal, 1997: 464):

- 1894 Beyrut Limanı
- 1896 Derince Limanı
- 1902 Selanik Limanı
- 1904 Haydarpaşa Limanı

Lewis'e göre yeni ulaşım yolları ülkede ticaretin, sanayinin ve ekonominin gelişmesine katkı sağladığı gibi ülkede yeni fikirlerin ve akımların da hızla yayılmasına aracılık etti. Sultan II. Abdülhamid'in ulaştırma ve haberleşme alanında icraatları kendisine karşı olan hoşnutsuzluk ve kızgınlığının ülke içinde hızla yayılmasına ve muhalefetin güçlenmesine verdiği katkı Abdülhamid'in tarihsel masallardaki anlayışsız, uzlaşmaz ve tümüyle gerici olmaktan uzak; tam tersine, istekli ve eylemli bir yenilikçi (Lewis, 2000: 176, 182) bir padişah olduğuna kanıt olarak gösterilebilir.

Abdülhamid döneminde önemi farkedilen bir diğer ulaşım aracı bilginin kolay ve hızlı bir şekilde aktarılmasına olanak veren telgraftır. Osmanlı Devleti'nin telgraf teknolojisiyle tanışması Sultan Abdülmecid'in saltanatı zamanında olmuştur. İlk mesaj 1847 yılında Beylerbeyi Sarayın'da Sultan Abdülmecid'in önünde Samuel Mors'un yardımcısı tarafından deneme mahiyetinde çekilmiştir (Samadi, 2000: 18). Bununla beraber Osmanlı Devleti'nde gerçek anlamda telgraf haberleşmesi 1854-1856 yılları arasında gerçekleşen Kırım Savaşında mümkün olabilmiştir (Ata, 2000: 2). Bu savaşta Osmanlı Devleti Rusya'ya karşı müttefiki olan İngiltere ve Fransa'nın İstanbul-Varna-Balıklıova arasında bir deniz kablosu, Varna-Şummu-Ruscuk-Bükreş arasında birer hat çekerek Avusturya-Macaristan tegraf şebekesine bağlanmış böylelikle Avrupa hükümet merkezleri ile İstanbul arasında tegraf bağlantısı

sağlanmıştır. Osmanlı Devleti böyle bir haberleşme sistemine sahip olmadığından bu hat üzerinden ordusu ile müttefiklerinin izni ile haberleşebilmiştir. Bu zorluğun ortadan kaldırılması için 1854 haziranında harekete geçilerek 1855 yılında İstanbul-Edirne ve Edirne-Şummu hattının yapımı tamamlanmıştır (Samadi, 2000: 19). Zaman içerisinde yapılan yatırımlarla telgraf 1857'de Bursa'ya, 1865'de Erzurum'a, 1866'da Kars'a, 1868'de Trabzon'a ulaşmıştır (Ata, 2000: 3)

Telgrafla çok önce tanışılmasına rağmen Osmanlı vilayetlerine telgraf hatlarının ulaşması hızlı gerçekleşmemiştir. Mehmet Ali'ye göre bunun nedeni telgraf hatlarının korunması konusunda Osmanlı devlet adamlarının şüpheleridir (Mehmet Ali, 1914: 1919-1922.). Osmanlı devlet adamları telgraf hatlarının korunması konusunda endişeye sahiptiler. Çekilen hatlarla kesintisiz iletişimin sağlanamıyacağı özellikle isyan ve savaş gibi dönemlerde bu hatların kesilmesi ile ordunun ve ülkenin güvenliğinin tehlikeye düşeceğini düşünüyorlardı. 19. yüzyılın ikinci yarısında özellikle Balkanlarda meydana gelen gelişmeler osmanlı devlet adamlarını haklı çıkarmış ve çekilen hatlarla kesintisiz haberleşme yapmak uzun çabalarla gerçekleşebilmiştir.

Telgraf hatlarının güvenliği ancak Sultan II. Abdülhamid devrinde demiryolu ulaşımında sağlanan ilerleme sayesinde mümkün olabilmiştir. Bu devirde telgraf hatları İngiltere ve Fransa'da olduğu gibi demiryolu hatlarına paralel olarak hızla çekilmş ve böylece güvenlikleri kolaylıkla sağlanmıştır. Ayrıca bu hatların her birinde meteorolojik gözlemler yapılması için talimat verilmiştir. (Talay, 1991: 410)

Sultan II. Abdülhamid devrinde bilginin hızlı ve kesintisiz bir şekilde aktarılması için telgraf hatlarının demiryolu hatları boyunca çekilmesinin yanında devletin bu alanda ihtiyaç duyduğu yetişmiş insan gücünü yetiştirmek amacıyla da çalışmalar yürütmüştür. Bu çalışmalara 1880'lerde telgrafçılık dersinin Galatasaray ve Darüşşafaka sultanilerinin ders programlarına alınması ve 1883'den itibaren özel olarak seçilmiş öğrencilerin daha ileri öğrenim için Paris'e gönderilmesi örnek olarak gösterilebilir (Lewis, 2000: 184)

V.Sonuç

İlber Ortaylı'ya göre, "imparatorluğun en uzun yüzyılında" Osmanlı devletini 33 yıla yakın bir süre idare eden Sultan II. Abdülhamid döneminde tarımdan sanayiye, ticaretten ulaşıma ülkenin ekonomik anlamda gelişmesi için nizamnameler, fermanlar çıkarılmış, imtiyazlar verilmiş ve bir çok alanda yatırımlar yapılmıştır. Sultan II. Abdülhamid'in 32 yıl, 7 ay, 27 gün süren hükümdarlığı süresince her vilayette okullar, hastaneler, yollar, çeşmelerden oluşan binlerce tesis yapılmıştır. Aydın'a göre bu tesislerden bazıları şunlardır; 6 halı, 17 kumaş ve dokuma, 4 tuğla ve kiremit, 1 demir, 1 konserve, 1 cevher, 1 elmas işleme, 1 yağ, 2 un ve buz, 1 mum, 1 makarna fabrikasıdır. Tüm bunların yapımı için şahsi parasından ve gelirinden (kise-i Hümayun) 72 milyon 780. 129 altın sarfetmiştir.(Aydın, 2005: 98).

Söz konusu bu tesislerin yanında Sultan II. Abdülhamid'in hükümdarlığı süresince yapımı şahsi parasından ve gelirinden olmak üzere her vilayette okullar, hastaneler, yollar, çeşmelerden bini aşkın tesis yaptığı bilinmektedir. Kısakürek'e göre bu tesislerin sayısı 1552 adet olup sultan bu iş için harcadığı miktar 72 milyon 780. 129 altındır (Kısakürek, 2007: 263).

Palmer "Bir Çöküşün Yeni Tarihi: Osmanlı İmparatorluğu'nun Son 300 Yılı" adlı kitabında Sultan Abdülhamid dönemine ilişkin değerlendirmesini şu şekilde yapmıştır:

"Onun döneminde reformlar devam etmiştir. Daha iyi devlet okulları, en yaygın ve en az gelişme gösteren mesleğin mensuplarına sermaye sağlamak üzere bir ziraat bankası, daha çok sayıda belediye, yeni yapılan yollar ve gaz lambalarıyla aydınlatılan kentler, ceza ve asliye mahkemelerinde usullerin sadeleştirilmesi...İşte tüm bunlar bu dönemin yenilikleri olarak göze çarpmaktadır" (Palmer, 2008: 210)

Palmer'ın da değerlendirmesini göz önüne alarak Sultan II. Abdülhamid döneminde yapılan icraatları ekonomik coğrafya açısından değerlendirdiğimizde topyekün olarak mali sistemin yeterli olmamasına rağmen Osmanlı coğrafyasında yalnız İstanbul'da değil vilayetlerde de tarım, sanayi, ulaşım ve ticaret anlamında ülkenin her yerinde bir bayındırlık ve kalkınma dönemi yaşanmıştır.

Kaynakça

Akarlı, Engin, (1999), "II. Abdülhamid: Hayatı ve İktidarı", *Osmanlı*, cilt II, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

Ali Vehbi, (1997), II Abdülhamid, Siyasi Hatıratım, Dergah yayınları, İstanbul.

Armağan, Mustafa,(2008), Abdülhamid'in Kurtlarla Dansı, Ufuk Kitapları, İstanbul.

Ata, Bahri, (2000) "Talihsiz Osmanlı Kuşları: On yıl Geciken Telgraf ve Stratford Canning" *Türk Yurdu*, S.148-149, s.150-155.

Atasagun, Yusuf Saim, (1939), Türkiye Cumhuriyeti Ziraat Bankası, 1888-1939, İstanbul.

Aydın, Mehmet, (2005), II. Abdülhamid'in Liderlik Sırları, 4. baskı, Okumuş Adam, İstanbul.

Ediger, Volan Ş., 82005), Osmanlı'da Neft ve Petrol, ODTÜ yayıncılık, Ankara.

Finkel, Caroline, (2007), Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı: Osmanlı İmparatorluğunun Öyküsü 1300-1923, çev. Zülal Kılıç, Timaş yayınları, İstanbul.

Georgeon, Francois (2001), "Abdülhamid II (1876-1909)", *Pax Ottomana: Studies in Memoriam Prof. Dr. Nejat Göyünç*, s. 409-424Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.

İnal, M. Kemal (1982), Son Sadrazamlar, Dergah yay., İstanbul.

İstatistik-i Umumi, (1323-1905/1906), Devlet-i Osmaniye, Liman İstatiskleri, İstanbul.

Kadıoğlu, Sevtap, (2005), "Osmanlı Döneminde Türkiye'de Ziraat Okulları Üzerine Notlar ve "Tedrisat-ı Ziraiye Nizamnamesi", *Kutadgubilig*, sayı 8, İstanbul.

Karal, Enver Ziya, (1997), Büyük Osmanlı Tarihi, 4. cilt, TTK yay., Ankara.

Karpat, Kemal H., (2001), The Politicization of Islam, Oxford University Press, Oxford.

Kısakürek, Necip Fazıl, (2007), Ulu Hakan, Büyük Doğu Yayınları, İstanbul.

Kocabaş, Süleyman, (1995), II Abdülhamid Şahsiyeti ve Politikası, Vatan Yayınları, Kayseri.

Küçük, Cevdet, (1998), "II. Abdülhamid", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 1, s.216-224.
Lewis, Bernard,(2000), Modern Türkiye'nin Doğuşu, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
Mehmet Ali (1914). "Memalik-i Osmanide Telgraf Tesisinin Tarihçesi", *PTM,* Aralık, s.1919-1922.
Quataert, Donald, (2005), Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922, Çev. Ayşe Berktay İletişim Yayınları, İstanbul.
Quataert, Donald, (2008), Anadolu'da Osmanlı Reformu ve Tarımı 1876-1908, çeviren Nilay Özok Gündoğan, Türkiye İş Bankası yay., İstanbul.
Ortaylı, İlber, (2000), Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I, Turhan Kitabevi, Ankara.
Palmer, Alan, (2008), Bir Çöküşün Yeni Tarihi: Osmanlı İmparatorluğu'nun Son 300 Yılı, Çev. Belkıs Çorakçı Dişbudak, Turkuaz Kitapçılık ve Yayıncılık, İstanbul.
Sait Paşa Hatıratı, (1328-1910/11), cilt II, Dersaadet.
Samadi, Seher, (2000), "Telgraf ve Tarihçesi", *PTT Dergisi*, s. 18-19, Haziran.
Sanır, Ferruh, (2000), Coğrafya Terimleri Sözlüğü, Gazi kitabevi, Ankara.
Shaw, Stanford J. ve Ezel Kural Shaw, (2006), Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, cilt 2, ceviren Mehmet Harmancı, E yayınları, İstanbul.
Talay, Aydın, (1991), Eserleri ve Hizmetleriyle Sultan Abdülhamid, Risale yayıncılık, İstanbul.
Toprak, Zafer, (2002), "İktisad Tarihi", *Türkiye Tarihi 3 Osmanlı Devleti 1600-1908*, Cem Yayınevi, İstanbul.
Tutel, Eser, (1994), "Rıhtımlar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* cilt 6, İstanbul.
Türk Ziraat Tarihine Bir Bakış, (1938), Ziraat Vekaleti, Devlet Basımevi, İstanbul.
Us, Hakkı Tarık, (1954), Meclis-i Mebusan 1213/1877, cilt 2, İstanbul.
Yalçın, Soner, 14 Aralık 2008, Hürriyet Gazetesi.